(Ingresan a Sala integrantes de la Comisión Directiva del Centro de Navegación)

SEÑOR PRESIDENTE.- Damos la bienvenida a los representantes de la Comisión Directiva del Centro de Navegación, quienes han solicitado una audiencia a esta Comisión, a fin de referirse al Tratado que está a consideración.

SEÑOR BIANCO.- En primer lugar, quiero agradecerles la deferencia que han tenido al recibirnos en esta oportunidad.

El tema que nos ocupa -como muy bien decía el señor Presidente- tiene que ver con lo que en la jerga marítima y a nivel internacional se conoce como las Reglas de la Haya – Visby, esto es, la fijación, con carácter internacional, de la clarificación de las cláusulas de los conocimientos de embarque vía marítima, en lo que se refiere a las distintas responsabilidades.

Para mayor abundancia, si los señores Senadores están de acuerdo, cedería el uso de la palabra a nuestro asesor letrado, doctor Ariosto González.

SEÑOR GONZALEZ.- Es una vieja aspiración del Centro de Navegación y, en muchas oportunidades, de la Administración Nacional de Puertos, que Uruguay ingrese en el mecanismo internacional que regula la responsabilidad, los límites de responsabilidad y las causales de exoneración, o de no exoneración, del transporte marítimo. Esto se concretó en una Convención diplomática, el 25 de agosto de 1924, ocasión en la que se aprobaron las llamadas Reglas de la Haya. Esta Convención tiene, aproximadamente, 128 ratificaciones de los países más importantes del mundo. Se la conoce en el ámbito marítimo mundial como la Reina de las Convenciones del Derecho Marítimo. En la región, la han aprobado Argentina -durante el Gobierno del doctor Frondizi-, Brasil y Bolivia, en tanto Chile hizo lo propio con las denominadas Reglas de Hamburgo de 1978, que tienen una vigencia internacional y que han sido ratificadas por pocos países que, precisamente, no tienen flota ni comercio internacional.

La Convención de 1924 fue incorporada por algunos países, aparte de su ratificación como ley interna, tal como ocurrió en Francia. En 1968, se firmó un Protocolo modificativo en Bruselas que, en homenaje a una ciudad que había sido la gran promotora de la regulación internacional del Derecho Marítimo, se conoce como las Reglas de Visby. Posteriormente, en 1979, se modificó el protocolo de 1968 y se estableció la compensación de los perjuicios en Derechos Especiales de Giro. Esto tiene una importancia muy grande. En la Convención de 1924 se manejaba la libra esterlina oro, y se planteó la discrepancia, en distintos ámbitos judiciales del mundo. sobre si era libra esterlina oro o libra esterlina papel. En 1968 se tomó como medida de indemnización una medida de cuenta, que es el franco Poincaré -que se basa en el oro- que no sufría los avatares de las economías ni de las monedas. Cuando se aprobó el protocolo de 1979, estaba de moda la canasta de monedas, denominada Derechos Especiales de Giro, que ha sufrido una devaluación de 20 a 30 veces. Por esta razón se la considera totalmente desajustada al equilibrio entre el cargador y el transportador, según las normas que deben regular el transporte.

También podemos hacer referencia a doctrinas de otros países europeos, como ser de Inglaterra, o de Estados Unidos, pero creo que Argentina está más cerca de nuestra realidad, de nuestra situación económica y de los potenciales cargadores e importadores nacionales.

Es interesante señalar que en la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto del Senado de la Nación argentina el miembro informante expresó que en el diapasón de la vida internacional juegan dos principios contradictorios: por un lado, la fuerza de la razón y por otro, la razón de la fuerza. Precisamente, para poder plasmar en realidad este principio ecuménico que informa la vida de armonía y de paz entre los pueblos, es menester, aunque sea en esta expresión mínima, seguir el canal del Derecho para solucionar los diferendos entre las naciones.

"Del estudio exhaustivo" -continúa el informante en su exposición- "de la normativa, surge que rige, en la Convención de 1924, el principio de que debe respetarse la voluntad de las partes, principio que es aceptado en nuestra legislación positiva en materia de contratos, es claro, conviene señalar -expresa-, sin que ello importe una expresión lesiva al orden constituido o sea perjudicial a terceros, como lo exige el Código argentino", que, como se sabe, tiene la misma fuente que el uruguayo.

El miembro informante en la Cámara de Diputados argentina sostuvo la misma posición e hizo notar que tanto la Convención de 1924 como el Protocolo de 1968, que Argentina no ratificó, facultan al cargador a declarar el valor real de la mercadería y eso da lugar a lo que se conoce en la jerga marítima como "conocimiento rosado" y obliga al transportista a indemnizar el valor real declarado, salvo que tenga pruebas de fraude. No se paga, no se indemniza en función del quilaje o metraje cúbico sino en función del valor. Quiere decir que el cargador tiene una opción libre; por supuesto, la opción del "conocimiento rosado" de declarar el valor implica pagar un flete con un 20% ó 30% de recargo.

En Argentina uno de los más grandes maritimistas -no sólo de ese país sino del mundo- el doctor José Domingo Ray, que fue el Presidente del Comité Marítimo Internacional es absolutamente partidario de la aplicación de esta Convención de Bruselas. El, junto con el doctor Magnani en Argentina fueron los precursores de la aplicación de la misma.

También debo destacar un punto que es de interés, y de absoluta lealtad señalar al Senado, que tiene que ver con que las empresas de seguros en un principio vieron con un cierto temor en el Uruguay la aprobación de esas Convenciones porque las indemnizaciones pasaban a ser tabuladas o se efectuaba una liquidación preanticipada de daños y perjuicios. Eso trajo como consecuencia que el Uruguay fuera la plaza fuerte de los juicios contra las empresas armadoras de cuanto cargador hay en el mundo, convirtiendo el Puerto de Montevideo en un puerto peligroso, no solamente cuando arriba un buque sino si se tiene, incluso, representante en el país.

Ultimamente, el doctor Fernando Aguirre Ramírez y su esposa, la doctora Cecilia Fresnedo de Aguirre, profesora de Derecho Internacional Privado -el primero, abogado de las principales empresas de seguros marítimos-, se han manifestado abiertamente a favor del texto de 1968 en cuanto no acepta los Derechos Especiales de Giro y mantiene la indemnización en oro Pointcaré.

No conocemos otras observaciones a esta Convención y creemos que el Uruguay está afuera del concierto de las naciones al tener un sistema totalmente particular que no respeta lo que es la costumbre internacional, que no se inventó en 1924 sino que arranca en 1870 con una ley de Estados Unidos equilibrando las indemnizaciones de manera que no fueran ni exceso ni irresponsabilidad.

En el Uruguay, el insuperable maestro de Derecho Marítimo Rodolfo, Mezzera Alvarez, también se pronunciaba a favor de estas Convenciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos escuchado con mucha atención lo manifestado por los integrantes del Centro de Navegación, especialmente por el doctor Ariosto González. Debo decir que he leído el informe en detalle y, por lo tanto, me resultó muy fácil entender su explicación. Sin embargo, solamente me ha quedado una duda, después de leer algo tan claro. ¿Por qué no se aprobó antes esto? Realmente me ha quedado esa gran duda. El señor González expresó algo que tiene que ver, quizá, con la afectación de los intereses de la compañía aseguradora y no sé si ha habido alguna otra razón. Solamente formulo esta pregunta aprovechando que estamos analizando este tema, que lo vemos tan claro, por lo menos quien habla, que ha leído todo el informe que arranca en un planteo de la señora contadora. Quizá, pudo haber algún hecho de interés del país, que haya causado la demora. Si ustedes conocen alguna causa, sería importante que lo aclaren a los efectos de que quede constancia en la versión taquigráfica.

SEÑOR GONZÁLEZ.- En mi leal saber y entender, no ha habido ninguna razón válida o expresada, aunque sea sin fundamento, para no estudiar positiva o negativamente la aprobación de esos Convenios.

Creo que ha habido una negligencia del país, de la que somos todos responsables, que también se traduce en que Uruguay no ratifica Convenios de Derecho que tienden a la unificación de las normas jurídicas y a dar seguridad a los integrantes de otras comunidades. A vía de ejemplo, quiero señalar que Uruguay no estudió -pese a que ha firmado la Convención sobre Privilegios Marítimos e Hipotecas de 1967 y a que ha ratificado la de 1952, que está totalmente superada por los hechos- ni ratificó ninguna Convención relacionada con la responsabilidad y límites de responsabilidad de los buques por catástrofes ambientales o por catástrofes de otra especie. Esas Convenciones exigen seguros y certificados especiales dados por sociedades de clasificación de primer nivel mundial, pero Uruguay no lo ha aprobado.

Tuvimos la lamentable desgracia de sufrir el abordaje del buque "Valiente" por un buque transatlántico de mucho mayor porte, que se tradujo en pérdidas de valiosísimas vidas humanas.

El Uruguay ha ratificado la Convención de Bruselas de 1910, sobre abordajes marítimos, pero esa Convención también ha sido superada.

En el mundo civilizado se han puesto de acuerdo los países sobre un problema muy delicado en materia de abordajes, que es cómo se determina la competencia penal y civil cuando los buques son de distintas banderas. Con todo el respeto que me merece el Poder Judicial de la República y, por supuesto, la titular del Juzgado Letrado de Rocha, quiero decir que para un extranjero resulta profundamente alarmante que lo sentencie un Juez cuya jurisdicción no llega ni siquiera a una provincia. Soy muy patriota y como tal quiero que el Uruguay sea respetado. Sería la misma situación que tendría yo si me juzga un Juez Letrado de algún departamento de Tanzania; no tengo ninguna certeza de nada.

Si los países que tienen justicias mucho más adelantadas que las nuestras -y en algunos casos, desgraciadamente, peores, porque son corruptas- han determinado quiénes son los jueces y cómo se establecen las jurisdicciones, creo que el Uruguay también debería ratificar esas Convenciones. Por otro lado, hay otras Convenciones sobre aspectos de la sanidad pesquera, el ingreso de la pesca del pez espada y del atún blanco en la Unión Europea, en las que Uruguay está afuera. Y hay buques extranjeros que son de capitales uruguayos que ostentan banderas extranjeras y que pueden ingresar a la Unión Europea, con uso de las tarifas preferenciales generalizadas, pero no así nuestro país. Esto es algo que no tiene mucho sentido, porque el capital es uruguayo, el buque es uruguayo pero tienen bandera extranjera, lo que le permite entrar al mercado europeo. Me pregunto por qué no podemos tomar el ejemplo de esos otros países que no son ninguna potencia mundial, tales como Bolivia, Panamá, Paraguay o Argentina.

Estas palabras nos llevan a asumir una obligación moral de preparar una recopilación de normas, de Tratados y de Convenciones en esta materia, que entendemos podrían ser beneficiosos para el país, en cuanto otorguen seguridad al ingreso de buques, porque nuestro país debe hacer lo imposible para que los buques lleguen aquí, porque nosotros tenemos mejores puertos, mejores personas y una legislación interna mucho más eficaz y atractiva que la que tienen nuestros vecinos de Buenos Aires. De todos modos, tenemos la obligación de seguir caminando para que no nos desplacen los grandes volúmenes de los argentinos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me congratulo de haber hecho esta pregunta final porque le vamos a tomar la palabra al Centro de Navegación, en el sentido de que nos haga llegar una lista de Tratados y Convenciones que estimen conveniente que analice el Parlamento. Supongo que algunos de ellos deben estar a mano, aunque no se hayan analizado. Aunque advierto que el señor Senador Gargano me mira con cara de escéptico. De cualquier manera, pienso que esta reunión va a ser más fructífera cuando ustedes nos hagan conocer -que saben más del tema- cuáles serían esos Tratados y Convenciones que es necesario analizar.

Agradecemos mucho la presencia de los integrantes de la Comisión Directiva del Centro de Navegación y tengan la absoluta certeza de que el Senado tiene la mejor voluntad de trabajar en el sentido que ustedes han sugerido.

No habiendo más asuntos para considerar, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 19 y 4 minutos)